Deutscher Bundestag **Drucksache 19/13101**

19. Wahlperiode 10.09.2019

Antrag

der Abgeordneten Christoph Meyer, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Bijan Djir-Sarai, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Katharina Willkomm, Dr. Florian Toncar, Michael Theurer und der Fraktion der FDP

Tegel offen halten – Für Berlin und für Deutschland

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Entscheidung für den Single-Airport BER ist 1996 unter Voraussetzungen gefallen, die heute überholt sind. Die seinerzeit prognostizierten Passagieraufkommen sind längst überschritten. Der Flughafen BER kann, bei einem reibungslosen Betrieb, maximal 27 Mio. Passagiere im Jahr bewältigen. Der Flughafen BER ist planerisch mit einer vollen Kapazität von 30 Mio. Fluggästen pro Jahr ausgelegt (Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004, Az.: 44/1-6441/1/101, S. 222). Dem von der Flughafengesellschaft erarbeiteten „Masterplan 2040“ zufolge soll die Passagierkapazität des BER bis 2040 auf 55 Mio. Passagiere erweitert werden(www.xn--bndnissdost-thbg.de/wp-content/uploads/2017/11/171121_FBB-Masterplan-BER-2040. df). Aufgrund von Klagen mehrerer Gemeinden vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg ist es zweifelhaft, ob und wenn ja in welchem Zeitrahmen die notwendigen Kapazitätserweiterungen durchgeführt werden können(www.moz.de/nachrichten/brandenburg/artikel-ansicht/dg/0/1/1684534/). Vor diesem Hintergrund würde eine Schließung des Flughafens Berlin-Tegel wenige Monate nach der Eröffnung des BER die reibungslose Abwicklung des Passagier- und Luftfrachtaufkommens in der Hauptstadtregion signifikant gefährden. Es wäre nicht sichergestellt, dass die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung stünden.

Im Jahr 2018 hatte das Land Berlin bereits ein Fluggastaufkommen von 34,7 Mio. (Berlin Tegel 22 Mio.; Berlin Schönefeld 12,7 Mio., www.berlin-airport.de/de/presse/presseinformationen/verkehrsstatistik/index.php?vs_month=12&vs_year=201

8#tab_1_ ab). Damit würden bereits die Passagierzahlen von 2018 die Kapazitäten des BER übersteigen. Darüber hinaus wird das Passagieraufkommen im Jahr 2030 bereits bei 47. Mio. Fluggästen liegen (www.tagesspiegel.de/berlin/flughafen-berlin-brandenburg-platz-und-zeitnot-am-ber-wird-es-eng-und-enger/22587052ht ml). Folglich kann nur ein dauerhafter Parallelbetrieb der Flughäfen Tegel und BER die notwendigen Kapazitäten für den Luftverkehr der Hauptstadtregion gewährleisten. Mit Frage der rechtlichen Implikationen einer politischen Entscheidung zur Offenhaltung des Flughafens Berlin-Tegel haben sich zwischenzeitlich mindestens sechs Gutachten und Stellungnahmen befasst. Ausweislich der zusammenfassenden Ausarbeitung von Univ.-Prof. Dr. Dr. h. c. Jan Ziekow (Ziekow: „Rechtsgutachten zu den Fragen, welche Wirkungen der Volksentscheid vom 24 Sept. 2017 betr. Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zeitigt und welche Möglichkeiten zur Änderung des landesplanerisch festgelegten Single Airport-Konzepts bestehen“, Freisbach, April 2018) bestätigen alle Gutachten, dass ein unbefristeter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel in Ergänzung zum BER möglich ist. In ihren Analysen unterscheiden sie sich zwar in Art und Umfang der hierfür notwendigen landesrechtlichen Entscheidungen; die Möglichkeit der Zielerreichung wird jedoch in keiner Stellungnahme in Abrede gestellt.

In der Diskussion um den Lärmschutz für den Flughafen Tegel sind viele Zahlen im Umlauf. Fakt ist, dass sich durch Fluglärm deutlich weniger Menschen beeinträchtigt fühlen als durch den Lärm anderer Verkehrsträger(www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/fluglaerm-debatte/verkehrstraeger-vergleich/). Der Deutsche Bundestag stellt fest und begrüßt, dass sowohl die Lärmwirkungsforschung als auch die Entwicklungsvorhaben zur Lärmvermeidung im Luftverkehr in den zurückliegenden Jahren erhebliche Fortschritte gemacht haben. Dies gilt insbesondere für den aktiven Lärmschutz, also die Vermeidung von Lärm.

Zwei Flughäfen würden zudem die Last des Zubringerverkehrs verteilen. In den letzten Jahrzehnten konnte sich der Fluganreiseverkehr auf den Ost- und Westteil der Stadt splitten. Die einseitige Belastung des Ostens durch den BER könnte den Verkehrskollaps der Stadt bedeuten. Die Verkehrs- und Engpassanalyse der IHK Cottbus (www.cottbus.ihk.de/standortpolitik/Infrastruktur/Flughafen_Berlin_Brandenburg_B ER/ihk-verkehrs--und-engpassanalyse-ber/4317618) vom Januar 2019 kommt zu dem Ergebnis, dass das Verkehrsaufkommen in Zusammenhang mit der Eröffnung des BER als einzigem Flughafenstandort signifikant steigen wird. Verbunden mit einer positiven Gewerbeentwicklung und steigenden Einwohnerzahlen in den Umlandgemeinden drohte innerhalb Berlins ein Verkehrsinfarkt.

Zwei Flughäfen bieten mehr Sicherheit für einen geregelten Flugverkehr. Metropolen wie New York, London oder Paris haben ebenfalls mehr als einen Flughafen, auch, um in Notfällen in kurzer Entfernung einen Ausweichflughafen zu haben. Die Hauptstadt von einem einzigen Flughafen abhängig zu machen, ist schlicht fahrlässig. Im Gegensatz zum Milliardengrab BER erwirtschaftet der Flughafen Tegel Jahr für Jahr einen operativen Gewinn – 2017: 112 Mio. Euro (www.sueddeutsche.de/news/wirtschaft/luftverkehr---schoenefeld-flughafen-tegel-macht-112-millionen-euro-gewinn-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-180701-99-959253).

Umfassend haben sich die Autoren des Gutachtens „Tegel offen halten - Eine Analyse juristischer und ökonomischer Aspekte“ (www.xn--bndnissdost-thbg.de/wp-content/uploads/2017/06/Gutachten-Tegel-offen-halten.pdf) mit den wirtschaftlichen Folgen eines Parallelbetriebs der Flughäfen Berlin-Tegel und BER befasst. Sie kommen zu dem Ergebnis, dass eine Offenthaltung von Tegel im Vergleich zu heute mehr als 15.000 zusätzliche Arbeitsplätze im Flughafenumfeld schaffen könnte. Durch die damit einhergehende Kapazitätsausweitung für den Luftverkehrsstandort könnten bis zu 3 Mrd. Euro zusätzliche Tourismuseinnahmen für die Hauptstadtregion pro Jahr generiert werden.

Der Tourismus ist einer der wichtigsten Wirtschaftszweige in Berlin. Hier werden jährlich 11,5 Mrd. Euro Umsatz und damit Steuereinnahmen generiert. Mit einem Beschäftigungseffekt von 235.000 Vollzeitbeschäftigten trägt die Branche wesentlich zum Arbeitsmarkt in der Hauptstadtregion bei (vgl. Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe: Wirtschafts- und Innovationsbericht Berlin 2017/2018, S. 9). Auch mit Blick auf die Prognosen zu den Passagierzahlen ist zu erwarten, dass sich dieser positive Trend fortsetzt.

Diese herausragende Positionierung darf durch Kapazitätsengpässe an Flughäfen nicht beeinträchtigt werden. Als Gesellschafter der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) trägt der Bund Verantwortung für eine funktionierende Flughafen-Infrastruktur. Die Bundesregierung muss zeitnah und zügig handeln, um die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Berlin und dessen Umgebung nicht zu gefährden und dessen Reputation nicht nachhaltig zu schaden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf,

1. den Konsensbeschluss mit den Ländern Berlin und Brandenburg vom 28.05.1996 aufzukündigen;
2. sich in den Gremien der FBB GmbH sowie gegenüber den Landesregierungen von Berlin und Brandenburg einzusetzen für
   a. einen dauerhaften Parallelbetrieb der Flughäfen Berlin-Tegel und BER;
   b. eine zügige und umfassende Sanierung des Flughafens Berlin-Tegel;
3. sich beim Land Berlin für eine Verbesserung der Anbindung des Flughafens Berlin-Tegel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere der U-Bahn, einzusetzen;
4. einen konkreten Maßnahmenplan zum Umgang mit den ansteigenden Passagierzahlen am Flughafen BER zu veröffentlichen, sofern ein dauerhafter Parallelbetrieb der Flughäfen Berlin-Tegel und BER nicht gewährleistet werden kann;
5. dem Haushaltsausschuss sowie dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages künftig einen Vor- und einen Nachbericht zu den Sitzungen des Aufsichtsrates der FBB GmbH vorzulegen. In den Berichten ist unter Angabe der Tagesordnung auszuführen, wie sich die Vertreter der Bundesregierung zu den einzelnen Punkten positioniert haben;
6. einen detaillierten Projektplan zu veröffentlichen, welcher transparent aufzeigt und datiert, wann welche Meilensteine bis zur vollständigen Eröffnung des BER erreicht werden;
7. eine Auflistung derjenigen Teilprojekte des BER zu veröffentlichen, welche nach heutigem Stand dem aktuellen Zeitplan zur Fertigstellung des BER im Herbst 2020 hinsichtlich ihrer fristgerechten Inbetriebnahme nicht mehr entsprechen;
8. die von der IHK Cottbus erstellte Verkehrs- und Engpassanalyse zur Kenntnis zu nehmen und die darin genannten Verkehrsprojekte, vor dem Hintergrund der geänderten Prognosen, einer neuerlichen Kosten-Nutzen-Bewertung zu unterziehen. Bei der Planung von Realisierungszeiträumen und entsprechenden Priorisierung sind die Prognosen zu den Kapazitätsentwicklungen am BER zu berücksichtigen.

Berlin, den 10. September 2019

Christian Lindner und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333